

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3593

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

(FRATTINI)

E DAL MINISTRO DELLA DIFESA

(MARTINO)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

(CASTELLI)

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(TREMONTI)

CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(LUNARDI)

E CON IL MINISTRO DELL'ISTRUZIONE, DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA

(MORATTI)

Ratifica ed esecuzione del Memorandum di Intesa tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana e il Comando Supremo delle Forze Alleate in Atlantico riguardo alla bandiera dell'unità per ricerche costiere della NATO, con Annesso 1, firmato a Roma il 15 maggio 2001 ed a Norfolk il 20 giugno 2001

Presentato il 28 gennaio 2003

ONOREVOLI DEPUTATI! — In previsione della costruzione di una nuova Unità di ricerche costiere subacquee (*Coastal Research Vessel*) «Leonardo» della NATO è stato firmato il presente Memorandum di Intesa tra il Ministero della difesa (Sottocapo di Stato maggiore della Marina militare — Ammiraglio di squadra Francesco Ricci) e il Comando Supremo delle Forze Alleate in Atlantico (SACLANT) (*Admiral Sir James Perowne*) al fine di disciplinare gli aspetti giuridici e logistici relativi allo *status* della nave ed alla bandiera connessa a tale *status*.

Già con un Accordo firmato il 2 dicembre 1987 ed entrato in vigore in pari data tra il Governo della Repubblica italiana ed il SACLANT, erano state poste le basi per la disciplina dell'attività della nave tedesca di ricerca oceanografica *Alliance* nelle aree marittime e nei porti sottoposti alla giurisdizione italiana, con particolare riferimento al porto di La Spezia, sede di assegnazione dell'Unità e del Centro di ricerca sottomarina di SACLANT (*Saclantcen*).

Il presente Memorandum si propone di definire gli aspetti relativi alla gestione, amministrazione ed operatività della nuova Unità di ricerche costiere subacquee, battente bandiera italiana, tenendo conto dei contenuti di un analogo Atto internazionale concluso tra SACLANT e Germania per la concessione della bandiera tedesca alla predetta nave *Alliance*.

Nell'articolo 1 del presente Memorandum vengono richiamati sia il già menzionato Accordo del 2 dicembre 1987, sia un altro Accordo tra Italia e SACLANT, firmato il 2 dicembre 1988, disciplinante l'installazione e le attività sul territorio italiano del citato Centro di ricerca sottomarina di SACLANT (*Saclantcen*).

In base a quanto stabilito nel presente Memorandum:

l'Unità per ricerche costiere subacquee (*Leonardo*) è proprietà comune dei membri della NATO e la disciplina relativa alla sua gestione, amministrazione ed operatività tiene conto degli Accordi del 2 dicembre 1987 e del 2 dicembre 1988 tra Italia e SACLANT (articolo I);

l'Unità in questione viene destinata ad attività di ricerca oceanografica, rilievo marittimo ed attività tecniche e tecnologiche per il beneficio comune dell'Alleanza (articolo II A);

con tale finalità ed in conformità agli scopi previsti dalla Carta NATO, il comando di SACLANT riceve in custodia la nave per conto dell'Alleanza (articolo II B);

l'Italia diventa lo Stato di bandiera. La nave assume quindi lo *status* di nave pubblica e batte, di conseguenza, la bandiera navale italiana relativa allo *status* di nave pubblica; è, inoltre, contraddistinta da un segno distintivo sul fumaiolo (logo della NATO) (articolo II C);

il Ministero della difesa italiano è autorizzato ad agire per l'Italia per tutte le questioni riguardanti la nave (articolo II D);

la nave fa parte di *Saclantcen* ed è sotto il controllo del direttore di *Saclantcen* (articolo II E);

il Comando NATO di SACLANT trasferisce la nave in amministrazione fiduciaria al Ministero della difesa italiano. Quest'ultimo inserisce la nave in un proprio apposito registro attribuendo numero di fiancata e nominativo internazionale (articolo III A);

la nave svolgerà servizio non commerciale e sarà impegnata in prove oceanografiche, tecnologiche e tecniche in ambiente marino anche con l'impiego di strumenti acustici, di gravità, magnetici e sismici (articolo III B);

la condotta della nave (Unità nazionale impegnata in servizio non commerciale per conto e sotto controllo operativo del Comando NATO di SACLANT) viene supervisionata dal Ministero della difesa italiano che si incarica di ottenere la *clearence* diplomatica in caso di visita a Paese non-NATO ed informa SACLANT delle questioni che riguardano la nave (articolo IV A);

vengono individuati il diritto della navigazione e le procedure amministrative applicabili all'Unità (articolo IV B);

la nave, in quanto Unità appartenente alla NATO, rientra nell'ambito dell'Accordo sullo *status* delle Forze del 1951 (NATO SOFA), del Protocollo di Parigi del 1952 e degli Accordi successivi pertinenti. Di conseguenza il Comando NATO di SACLANT assume il ruolo di Stato di origine quando l'Unità viene dislocata in un Paese NATO diverso dall'Italia (articolo IV C);

viene individuata la disciplina applicabile all'equipaggio ed è precisato che il Comando NATO di SACLANT rimane totalmente responsabile della sicurezza ed efficienza della nave garantendo che le condizioni di lavoro a bordo rispecchino il contenuto delle norme internazionali pertinenti (articolo V A);

viene stabilita l'organizzazione della nave e la libertà di SACLANT di avvalersi di una ditta commerciale in qualità di gestore (articolo V B);

l'Unità viene costruita in conformità alle norme e agli *standard* dell'*American Bureau of Shipping*. Sono disciplinate certificazione ed ispezioni (articolo V C);

sono applicati all'Unità gli stessi privilegi e le stesse concessioni previste per la nave *Alliance* (articolo V D);

il Comando NATO di SACLANT assicura la nave contro i rischi derivanti da danni, lesioni, incidenti ed ogni altra responsabilità. Il Ministero della difesa italiano è parte assicurata in qualsiasi copertura assicurativa per qualsiasi tipo di responsabilità in mare. SACLANT fa salvi i diritti del Ministero della difesa italiano rispetto a qualsiasi somma deducibile contemplata dalla polizza (articolo V E);

vengono disciplinati lo Stato di origine e lo Stato di soggiorno, la disciplina applicabile nei casi di incidenti in alto mare, nelle acque territoriali di un Paese NATO o non-NATO, le modalità di risoluzione delle controversie (articolo VI) e la responsabilità delle spese (articolo VII);

l'articolo VIII stabilisce l'entrata in vigore, le modalità con cui apportare modifiche al Memorandum, la durata dell'Atto internazionale.

L'Annesso al Memorandum concerne la disciplina sullo *status* della nave e prevede il « Certificato di bandiera ».

Il provvedimento in parola dispone, all'articolo 3, l'istituzione, presso il Ministero della difesa, di un Registro delle navi e galleggianti di Stato in servizio non commerciale (comma 1). Detto Registro concerne il naviglio delle Amministrazioni dello Stato adibito a servizio non commerciale, il cui personale non è ad ordinamento militare (comma 2); viene stabilita, infine, la bandiera relativa a tale naviglio, costituita dal tricolore italiano caricato al centro della banda bianca dell'emblema araldico della Repubblica (comma 3). L'articolo 4 del provvedimento dispone, infine, che, entro tre mesi dalla data della sua entrata in vigore, venga emanato il relativo regolamento di attuazione ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera b), della legge 23 agosto 1988, n. 400.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto.

Necessità dell'intervento normativo; analisi del quadro normativo.

Con un Accordo firmato a Bruxelles il 2 dicembre 1988 (e reso esecutivo dalla legge 7 gennaio 1992, n. 28), le medesime Parti hanno già definito le condizioni speciali applicabili all'installazione ed attività, nel territorio italiano (La Spezia), del Centro di ricerca sottomarina di SACLANT (*Saclantcen*), dal quale dipendono le unità navali da ricerca.

Per quanto attiene il presente Memorandum i punti salienti sono:

a) concessione della bandiera navale propria delle navi di Stato. È stata valutata non possibile la concessione di quella militare prevista dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 9 novembre 1947, n. 1305, in quanto limitata al naviglio militare dei Corpi armati dello Stato, oltre, ovviamente, a quello della Marina militare;

b) iscrizione in un apposito Registro della Difesa, nell'impossibilità di iscrivere l'Unità nel quadro del « Ruolo speciale del naviglio militare dello Stato » disciplinato dal decreto ministeriale 1° agosto 1978;

c) possesso della condizione giuridica di « nave pubblica ». La relativa nozione, per quanto non disciplinata nell'ordinamento italiano, è già contenuta negli articoli 31, 32 e 236 della Convenzione del diritto del mare del 1982, ratificata ai sensi della legge 2 dicembre 1994, n. 689. Essa riguarda le navi di Stato in servizio non commerciale che sono state dotate di immunità al pari delle navi da guerra;

d) esenzione teorica dagli *standard* costruttivi applicabili ai mercantili, in relazione alla condizione di nave di Stato (di fatto questi *standard* saranno rigorosamente rispettati in quanto l'unità sarà classificata dall'*American Bureau of Shipping* con certificazione di navigabilità che dovrà essere riconosciuta dal RINA, omologo italiano di classificazione);

e) assunzione da parte di SACLANTCEN di tutti i rischi derivati dall'attività della nave. Il Ministero della difesa avrà, in materia di danni, un mero ruolo formale in quanto la nave sarà coperta da un'assicurazione estesa anche ai danni cagionati per colpa grave.

L'Accordo, non prevedendo specifici adempimenti in favore dell'Unità all'infuori di quelli minimi connessi all'attività amministrativa d'ufficio discendenti dall'iscrizione della nave nei Registri della Difesa, non comporta oneri oltre quelli riguardanti tali attività che comunque graveranno sul bilancio ordinario della Difesa.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

A) Analisi dell'intervento.

La categoria delle navi di Stato in servizio non commerciale è stata già introdotta nell'ordinamento giuridico italiano con la legge di ratifica della Convenzione di Montego Bay del 1982 (legge 2 dicembre 1994, n. 689 — Articoli 31, 32 e 236).

B) Obiettivi e risultati attesi.

Con la ratifica dell'Accordo tra la NATO e l'Italia viene:

a) attribuito in concreto tale *status* ad una unità navale NATO affidata in amministrazione fiduciaria al Ministero della difesa;

b) attribuita la nuova tipologia di bandiera navale: nel disegno di legge di ratifica viene definita la bandiera (tricolore italiano caricato al centro della banda bianca dell'emblema araldico della Repubblica italiana);

c) prevista l'istituzione di apposito Registro da tenere presso il Ministero della difesa (NAVARM).

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Memorandum di Intesa tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana e il Comando Supremo delle Forze Alleate in Atlantico riguardo alla bandiera dell'unità per ricerche costiere della NATO, con Annesso 1, firmato a Roma il 15 maggio 2001 ed a Norfolk il 20 giugno 2001.

ART. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data al Memorandum di Intesa di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo VIII dello stesso Memorandum.

ART. 3.

1. È istituito presso il Ministero della difesa il Registro delle navi e galleggianti in servizio governativo non commerciale.

2. Nel Registro di cui al comma 1 è iscritto il naviglio delle amministrazioni dello Stato adibito a servizio governativo non commerciale, il cui personale non è ad ordinamento militare.

3. Le unità ed i mezzi navali, iscritti nel Registro, inalberano la bandiera nazionale costituita dal tricolore italiano caricato al centro della banda bianca dell'emblema araldico della Repubblica italiana.

ART. 4.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, adottato

ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera *b*), della legge 23 agosto 1988, n. 400, si procede all'emanazione delle norme di attuazione della presente legge.

ART. 5.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

MEMORANDUM DI INTESA

TRA

IL MINISTERO DELLA DIFESA DELLA
REPUBBLICA ITALIANA

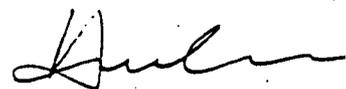
E

IL COMANDO SUPREMO DELLE FORZE ALLEATE
IN ATLANTICO

RIGUARDO ALLA

BANDIERA DELL'UNITA' PER RICERCHE COSTIERE
DELLA NATO

(INDICAZIONI ABBREVIATA: ACCORDO DI BANDIERA ITALIA - SACLANT)



Il presente Accordo è concluso tra Il Ministero della Difesa Italiano (MODIT) ed il Comandante Supremo delle Forze Alleate in Atlantico (SACLANT), il comandante militare delle forze strategiche responsabile della ricerca subacquea nell'ambito dell'Alleanza NATO.

I

SCOPO

Il presente Accordo si propone di dare attuazione della politica concordata riguardante l'unità per Ricerche Costiere Subacquee di SACLANT (di seguito definita "la nave") che sarà acquisita con fondi comuni della NATO. Il presente Accordo regolerà la gestione, l'amministrazione e l'operatività della nave nel periodo in cui manterrà la nazionalità italiana con bandiera italiana, tenendo conto de:

- a. L'Accordo tra l'Italia e SACLANT relativo all'installazione ed all'attività di SACLANTCEN sul territorio italiano, firmato il 2 dicembre 1988, di seguito definito "l'Accordo 1988";
- b. L'Accordo tra l'Italia e SACLANT riguardo alle attività di ricerca dell'unità per ricerche oceanografiche "Alliance" nelle aree marittime e nelle zone sotto la giurisdizione italiana firmato il 2 dicembre 1987 di seguito definito "l'Accordo 1987".

II

PRECEDENTI

A.

La nave è proprietà comune dei membri della NATO, acquisita per effettuare ricerche oceanografiche, rilievo marittimo ed attività tecniche e tecnologiche per il beneficio comune dell'Alleanza ed a favore della difesa collettiva, della sicurezza e della pace.

B.

SACLANT è l'autorità che ha in custodia la nave per conto dell'Alleanza (e delle Nazioni che fanno parte dell'Alleanza). SACLANT è autorizzata ad agire per conto della NATO per tutte le questioni relative alla nave. La sua facoltà di agire può essere delegata ad un ente subordinato.

C.

L'Italia è lo stato di bandiera in ordine a questioni di ordine pubblico internazionale e per la giurisdizione, secondo il diritto nazionale ed internazionale. La nave assumerà, secondo il diritto internazionale, lo status di nave pubblica come previsto dall'art. III del presente Accordo. La nave batterà la bandiera navale italiana relativa allo status di nave pubblica e sarà inoltre contraddistinta da un segno distintivo sul fumaiolo che sarà rappresentato dal logo della NATO.

D.

MODIT è autorizzata ad agire per l'Italia per tutte le questioni riguardanti la nave.

E.

La nave fa parte di SACLANTCEN ed è assegnata alla supervisione ed al controllo del Direttore di SACLANTCEN.

III

STATUS DELLA NAVE

A.

SACLANT assegna e trasferisce la nave in amministrazione fiduciaria a MODIT il quale inserirà l'unità in un apposito proprio registro. MODIT assegnerà alla nave, poiché ha status di nave pubblica, un numero di fiancata ed un nominativo internazionale. MODIT rilascerà un documento di identificazione annesso a questo MOU (Annesso 1).

B.

La nave svolgerà servizio non commerciale ed opererà come facente parte di SACLANTCEN per quanto riguarda la missione e per gli scopi previsti dalla Carta NATO stabiliti dal Centro. La nave entrerà in attività per il beneficio comune di tutti gli stati membri della NATO. La nave sarà impegnata in prove oceanografiche, tecnologiche e tecniche in ambiente marittimo. Le prove possono comprendere studi come rilievi marini geofisici, geologici, biologici e chimici e studi atmosferici con l'impiego di strumenti acustici, di gravità, magnetici, sismici e di altri dispositivi.

IV

REGIME GIURIDICO

A.

In qualità di unità di nazionalità italiana ed impegnata in un servizio non commerciale per conto e sotto il controllo operativo di SACLANT, la nave sarà impiegata in modo tale da soddisfare i criteri di pratica accettati, gli interessi politici vitali e gli obblighi internazionali dell'Italia, conformi al carattere ed alla missione NATO dell'unità. MODIT consiglierà SACLANT e lo terrà informato riguardo a tutte le pratiche, interessi politici vitali ed obblighi che l'Italia riterrà pertinenti ed adeguati all'unità. MODIT ha il diritto di supervisionare la condotta dell'unità e può esercitare tale diritto nel foro NATO appropriato o attraverso la consultazione con le autorità di comando militari. MODIT si incaricherà di ottenere la clearance diplomatica in caso di una visita ad un paese non NATO.

B.

A bordo si applicheranno il diritto della navigazione e le procedure amministrative nazionali italiane le quali riguarderanno l'unità solo fino al limite solitamente applicabile alle navi pubbliche italiane e subordinatamente al successivo paragrafo C. Si osserva che non si applicano, in genere, le leggi e le regolamentazioni italiane, le quali governano l'industria mercantile ed il naviglio commerciale.

C.

In qualità di componente dell'Organizzazione Militare Internazionale della NATO, la nave rientrerà nell'ambito dell'Accordo sullo Status delle Forze del 1951 (NATO SOFA), del Protocollo di Parigi del 1952 e di altri accordi successivi pertinenti come stabilito nell'"Accordo 1988". SACLANT assumerà sempre il ruolo di Stato di origine quando l'unità sarà dislocata in un paese NATO diverso dall'Italia.

V

PROCEDURE CONCORDATE

A.

Equipaggio

1. Si applicheranno, all'equipaggio che presta servizio in incarichi internazionali le Norme per il Personale Civile della NATO, a condizione che,
 - la descrizione tabellare del Capitano richieda la nazionalità italiana ed un adeguato titolo marittimo italiano;
 - il resto dell'equipaggio e tutti gli altri ufficiali tengano e conservino gli attuali titoli di qualificazione stabiliti da SACLANTCEN;
 - le norme sul lavoro, il salario, il collocamento a riposo, le condizioni di lavoro, l'assicurazione ed altre questioni attinenti rispecchino il regolamento, le politiche e le procedure della NATO.
2. SACLANT sarà totalmente responsabile della sicurezza e dell'efficienza operativa della nave; tale responsabilità si estende alla determinazione dell'entità dell'equipaggio ed alle combinazioni di dotazione/qualificazione del personale.
3. La lingua operativa dell'unità sarà l'Inglese.
4. SACLANT garantirà che le condizioni di lavoro a bordo della nave rispecchino le norme internazionali pertinenti accettate a livello generale (p. es. Convenzioni Internazionali di Organizzazione del Lavoro).

B.

Organizzazione della Nave

1. SACLANT dovrà avere libertà di scelta nel valersi dell'opera di una ditta commerciale in qualità di gestore della nave per servizi, supporto e dotazione di personale. Qualsiasi contratto di questo tipo dovrà contenere clausole riguardanti l'aderenza alle norme (modificate per adattarsi alle circostanze) espresse nell'ambito del presente Accordo.

C.

Certificazione e Ispezioni

1. Dal momento che alla nave non si applica in generale la prassi nazionale italiana relativa al naviglio commerciale, le parti di questo Accordo riconoscono che non esiste alcuna serie esauriente di regole riguardanti l'efficienza strutturale, l'affidabilità dei macchinari, la sicurezza, gli alloggi, la salute e le ispezioni relative al rispetto delle norme.
2. La nave sarà costruita in conformità alle norme e agli standard dell' American Bureau of shipping. Il Registro Italiano Navale (RINA), prima del rilascio dell'iniziale certificato di navigazione, ispezionerà la nave in accordo con la prassi Italiana. L'Autorità Marittima Italiana sarà responsabile del rilascio dell'iniziale certificato di ispezione (Certificato di Navigabilità) secondo la prassi italiana. Le parti concordano nel prendere la nave in servizio dando pieno riconoscimento alle certificazioni della società di classificazione prima indicata che stabiliscono che la nave ha standard adeguati per il servizio incondizionato in mare secondo rigide condizioni. I certificati emessi secondo la prassi dell'Autorità Italiana in conformità alla pertinente Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita umana in Mare (p. es. Certificato di Sicurezza Costruzione, Certificato di Dotazioni di Sicurezza o Certificato RTF) darà prova dell'idoneità alla navigazione dell'unità.
3. Dopo aver preso la nave in servizio, SACLANT è totalmente responsabile dell'efficienza e della sicurezza. Nonostante ciò, per modifiche ed installazioni maggiori ed importanti lavori, sono richieste, in aggiunta, l'approvazione e la certificazione.
4. Il rinnovo del certificato di navigazione sarà effettuato da SACLANT, secondo la prassi italiana, informandone MODIT.

D.

Privilegi e Concessioni

1. In accordo con l'Annesso all'Accordo del 1987, riguardante la nave di SACLANTCEN "Alliance", gli stessi privilegi e concessioni saranno estese alla nave. MODIT e SACLANTCEN possono avviare colloqui e prendere accordi per mettere in atto ulteriori privilegi e concessioni.

E.

Assicurazione

1. SACLANTCEN è pienamente responsabile della gestione ed operatività della nave e come tale assicurerà la nave contro i rischi derivanti da danni, lesioni, incidenti ed ogni altra responsabilità (tranne che per quelle lesioni ed incidenti coperti da un programma assicurativo NATO che copre gli impiegati a status internazionale). MODIT sarà parte assicurata in qualsiasi copertura assicurativa P&I e SACLANT per qualsiasi tipo di responsabilità in mare e SACLANT farà salvi i diritti di MODIT rispetto a qualsiasi somma deducibile contemplata dalla polizza.

VI

RESPONSABILITA' E PRETESE

1. Nel contesto degli Accordi sullo status delle forze e quelli sussidiari, quando la nave si trova nel territorio di un paese NATO (che non sia l'Italia), SACLANTCEN è lo Stato di origine e la NATO è lo Stato di soggiorno. In territorio italiano (sebbene l'unità sia una Nave Pubblica), le pretese saranno trattate in conformità al NATO SOFA e SACLANTCEN sarà lo Stato di origine e l'Italia lo Stato di soggiorno. Le pretese derivanti dal funzionamento dell'unità in questi casi saranno trattate come descritto nell'Articolo VIII del NATO SOFA. Per la trattazione delle pretese in conformità all'Articolo VIII, SACLANTCEN agirà in qualità di parte contraente.
2. Per quanto riguarda ed a causa di incidenti in alto mare, nelle acque territoriali o interne o sul territorio di qualsiasi paese non appartenente alla NATO, MODIT sarà il destinatario delle pretese. Le pretese risultanti in questi casi saranno trattate come d'abitudine secondo le norme applicabili alle navi pubbliche italiane. Al ricevimento della pretesa, MODIT lo notificherà e si consulterà con SACLANTCEN per quanto riguarda la risoluzione.
3. In ogni circostanza, qualsiasi compenso dovuto dal MODIT, sarà pagato da SACLANTCEN sulla base del 100%. Tranne quando l'Italia è lo Stato di soggiorno, SACLANTCEN rimborserà totalmente MODIT delle necessarie spese legali o amministrative subite nella trattazione delle pretese derivanti dall'operatività dell'unità; tuttavia MODIT rinuncerà ai costi che sono esclusivamente attribuibili a stipendi e assegni accessori del Personale Civile o Militare.
4. Per quanto riguarda ed a causa di incidenti in alto mare, e nelle acque territoriali o interne o sul territorio di qualsiasi paese non appartenente alla NATO e che danno luogo a probabili controversie, MODIT ne darà comunicazione a SACLANTCEN e si consulterà con esso. Si applicherà la prassi italiana relativa alle Navi pubbliche. Ogni compenso dovuto in seguito ad accertamento giudiziario sarà pagato da SACLANTCEN sulla base del 100%.
5. In tutte le circostanze, la nave opererà secondo le condizioni applicabili stabilite dalla Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare (SOLAS).
6. In ogni caso di potenziale responsabilità, MODIT potrebbe decidere di far risolvere la controversia all'assicurazione. Il consenso di agire in tal modo con carattere di generalità può essere dato a SACLANTCEN.

VII

SPESE

Ad esclusione di quanto possa essere gratuitamente fornito dal governo italiano in base al precedente Articolo V.C., tutte le spese relative alla operatività ed al supporto dell'unità saranno interamente sostenute da SACLANTCEN.

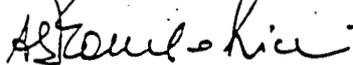
VIII

DATA EFFETTIVA. DURATA. VARIAZIONE E TERMINE

1. Il presente Accordo, composto di 7 pagine e un annesso, entrerà in vigore non appena le Parti Contraenti avranno notificato reciprocamente l'espletamento delle formalità richieste dalla loro legislazione interna o regolamentazione per l'approvazione o la ratifica del presente Accordo e, a meno che non scada prima, secondo quanto previsto dal successivo paragrafo 3., rimarrà in vigore per tutto il tempo in cui la nave è in servizio NATO e quindi per il tempo necessario a risolvere tutte le questioni relative alla nave.
2. Il presente Accordo può essere modificato con il consenso reciproco delle due parti. Per effettuare una modifica, la parte proponente dovrà sottoporre la proposta per iscritto all'altra parte, la parte ricevente la proposta dovrà accettare o rifiutare o presentare una controproposta per iscritto entro 90 giorni dal ricevimento della proposta.
Le trattative continueranno in modo tempestivo e scrupoloso fino al raggiungimento della soluzione.
3. Nonostante il precedente paragrafo 1., ciascuna delle parti può porre termine al presente Accordo secondo la propria volontà. Per porre termine all'Accordo, la parte proponente sottoporrà un avviso di termine, per iscritto, all'altra parte almeno 270 giorni prima della data di scadenza desiderata. Se la nave non è stata autorizzata a battere la bandiera di un altro stato prima della data di scadenza desiderata, il presente Accordo continuerà ad aver vigore fino a quando non sarà ottenuta la nuova nazionalità o fino a quando SACLANT non concordi diversamente riguardo al termine. Gli obblighi derivati relativi ad una parte del presente Accordo non saranno non adempiuti a causa del suo termine e tanto meno il termine avrà influenza su diritti, obblighi o situazioni legali create per mezzo di questo Accordo prima della sua scadenza.

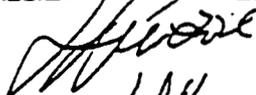
Fatto in due originali nelle lingue Italiana ed Inglese. entrambi i testi aventi eguale valore

PER IL MINISTERO DELLA
DIFESA DELLA REPUBBLICA
ITALIANA



Firmato a Roma nel giorno 15/5/2001

FOR THE SUPREME
HEADQUARTERS,
ALLIED COMMANDER ATLANTIC



Firmato a Norfolk nel giorno 20 June 2001

ANNESSO I all'Accordo di Bandiera Italia-SACLANT**DOCUMENTO DI IDENTIFICAZIONE DELL'UNITA'
UNITA' PER RICERCHE COSTIERE (CRV)**

1. La CRV *LEONARDO*, di proprietà comune degli stati membri della NATO, è una nave pubblica tenuta in amministrazione fiduciaria da parte del MODIT. La nave batte la bandiera navale italiana relativa allo status di nave pubblica ed è inoltre contraddistinta da un segno distintivo sul fumaiolo che sarà rappresentato dal logo della NATO.
2. Alla CRV è stato assegnato, ma non esposto, un distintivo di fiancata ed un nominativo internazionale. E' verniciata di bianco con il logo della NATO come segno d'identificazione e mostra costantemente la bandiera della NATO sul pennone di sinistra. Le sue dimensioni sono 27.5 metri di lunghezza, 9.0 metri di larghezza e 2.77 metri di pescaggio.
3. La CRV non è armata e neppure impegnata in scopi commerciali. Viene impiegata, per conto di tutte le nazioni NATO, esclusivamente per ricerche oceanografiche e prove tecniche, attività aventi il solo obiettivo scientifico. L'unità, tuttavia, è una nave pubblica con immunità sovrana e pertanto dovrebbe essere trattata secondo la Convenzione delle N.U. 1982 sul diritto del Mare e le altre norme e Convenzioni internazionali di rilievo.
4. Il Capitano della CRV tiene a bordo un "Certificato di bandiera" che, se richiesto, servirà a confermare ulteriormente lo status dell'unità.
5. In conformità all'Accordo del 2 Dicembre 1988 tra il Comandante Supremo delle Forze Alleate in Atlantico ed il Governo della Repubblica Italiana:
 - a. è permesso alla CRV di utilizzare la Spezia, Italia, come propria base portuale e di operare in zone di mare che rientrano nella giurisdizione italiana, compresi porti militari e commerciali; e,
 - b. in qualità di componente di SACLANT, Centro di Ricerca Subacqueo di La Spezia, alla CRV sono garantiti immunità e privilegi previsti nella "Convenzione tra gli stati membri della NATO sullo status delle loro Forze Armate" firmato a Londra il 19 giugno 1951, come pure quelli previsti dal "Protocollo dello Status del Comando Militare Internazionale", creato di conseguenza al Trattato dell'Atlantico del Nord, firmato a Parigi il 28 agosto 1952.
6. In conformità al suo status secondo il diritto internazionale come nave pubblica ed alle immunità e privilegi estesi alle sue attività dal diritto internazionale e dalle convenzioni elencate nel precedente paragrafo 5.b., le autorità portuali e doganali italiane, ed altri funzionari dell'amministrazione marittima, non dovranno, secondo la normale prassi, salire a bordo della CRV o ispezionarla. Le autorità portuali italiane dovranno, su presentazione di questo documento, completare rapidamente tutte le formalità portuali necessarie ed estendere alla CRV ogni concessione relativa al suo status.

€ 0,26



14PDL0040380